

Organo de la Federación Ferroviaria

Aparece mensualmente

Secretaría: Abierta de 9 a. m. a 7 p. m. | Redacción y Administración: MÉJICO 1856 - U. T. 3180 (Libertad) | Reuniones del Consejo Federal los viernes a las 6 p. m.

Año VIII | Buenos Aires, Marzo de 1919 | Núm. 57

LA JUBILACION

CAMBIO DE ACTITUD DEL SENADO

Contra lo que se esperaba, los señores senadores que, no ha mucho, anunciaron la imposibilidad de despachar el proyecto de jubilaciones y pensiones, en virtud—según ellos—de carecer de elementos de juicio, han cambiado de actitud.

La comisión de legislación de esa cámara, que, meses atrás, por boca de su presidente, hacía las manifestaciones aludidas, al percatarse que el gremio ferroviario estaba decidido a exigir la efectividad de esa ley, ha comprendido que no convenía defraudarse por más tiempo sus esperanzas.

Empero, para que esos señores se decidieran a cumplir con su deber, fué necesario la sacudida de enero.

Tenemos la más firme convicción de que, de no haber mediado la huelga de enero, con la cual, entre otras varias cosas de suma importancia y urgencia, se reclama la inmediata sanción y promulgación del proyecto de jubilaciones y pensiones, los señores senadores,—repetimos,—sin esa clarinada que los llamó a la realidad, habrían mantenido encarpetado por mucho tiempo aún ese proyecto de ley.

La falta de antecedentes—con que pretendían justificar su remolona actitud—era una vulgar hoja de parra con la cual se buscaba ocultar su servil complacencia hacia las empresas. Porque si hay alguna ley que el parlamento ha tratado con detenimiento y parsimonía, es precisamente la que nos ocupa, cuya iniciación se remonta al año 1912.

Además, el mismo senado, con su actitud de hoy, se encarga de poner en evidencia la falacia de su conducta anterior. La comisión de legislación, después de nuestra última huelga, olvidando que, según sus propias palabras, la carencia de antecedentes precisos le impedía despachar el proyecto, se avocó el estudio del asunto, y, con la cooperación activa del ministro de Obras Públicas, en término de pocos días, hallóse en condiciones de presentar un despacho.

Como en éste se modifica en parte el proyecto sancionado por los diputados, una vez que el senado le haya prestado su sanción, tendrá que volver a la cámara joven para convertirse en ley.

Las reformas introducidas por la comisión de legislación del senado son de dos órdenes. Unas, las de menor importancia, a favor del personal; las otras, las más fundamentales, a favor de las empresas.

En virtud de las primeras, el límite de edad y los años de servicios, de 53 y 32—que fijaba el proyecto de los diputados—ahora, por iniciativa del Poder Ejecutivo, han quedado reducidos a 50 y 30, respectivamente.

En cuanto a las empresas se refiere, éstas son beneficiadas de un modo más práctico y eficaz.

Por el nuevo proyecto no se le reclamarán las contribuciones que a las mismas imponía la ley 9653, y, además, para hacer efectiva la contribución del ocho por ciento sobre los sueldos del personal que le impone la nueva ley, se las faculta a aumentar las tarifas en la proporción que fuera necesario. Así, pues, que las empresas no contribuirán con un solo centavo.

Como se ve, el senado, poniendo en juego el sumo de habilidad política, al verse precisado a ocuparse de los intereses del personal ferroviario, se ha creído obligado a colmar de satisfacción a las poderosas empresas para que éstas no puedan recelar de su actitud.

Y esta excesiva complacencia, de por sí bochornosa, lo es aún más, si se recuerda que las empresas, a raíz de la huelga de septiembre-octubre de 1917, se comprometieron públicamente a aceptar la ley de jubilaciones sobre base actuarial y **“los aportes del proyecto sancionado por la cámara de diputados”**.

Esta actitud tan estúpidamente generosa con las empresas, resulta más chocante todavía si se la compara con el espíritu mezquinamente tacaño que ha observado el senado al tratar los aportes del personal. Las observaciones que sobre este particular habíamos formulado fueron desatendidas, ya que sólo el representante socialista las hizo suya.

Se ve, con esto, que para el senado de la nación, los únicos intereses sagrados e intangibles son los de los capitalistas extranjeros.

Los trabajadores ferroviarios han de aprovechar esta nueva manifestación de “patriotismo”. que les brinda el senado, y prepararse a hacer valer sus intereses por sus propios medios.

La Federación, consecuente con sus reiteradas manifestaciones, una vez que la ley se haga efectiva, ha de continuar batallando sin cesar para introducir a la misma las reformas y perfecciones necesarias y concordantes con los intereses y aspiraciones del gremio.

Represalias de las Empresas

La actitud de los ferroviarios

Las empresas capitalistas, impulsadas por el mentecato deseo de ahogar el movimiento sindical de los trabajadores del riel, que las hará poner a raya, recurren a los medios más perversos y dañinos.

Ellas desean, las muy pícaras, que sus subalternos se mantengan eternamente sumisos y obedientes; que reconozcan que las empresas les prestan un señalado favor al concederles trabajo; que se compenetren que los superiores, que velan en todo momento por los “intereses invulnerables” de las mismas, deben ser, en todo momento, también “superiores” a los demás personales, para así, en esta forma, mantener bien alto el principio de autoridad y el espíritu de disciplina en el trabajo.

Desean, además, que sus subalternos no recurran a medios extremos para mejorar sus condiciones morales y materiales; y que, si su situación es un tanto mala—conviene advertir que para las empresas nunca es mala del todo la situación de sus obreros y empleados,—que soliciten, que peticionen humilde y lacayescamente, que aquéllas, obrando en forma equitativa y justa, sabrán remediar la susodicha situación.

Según el concepto de las empresas, pues, los ferroviarios no pueden organizarse sindicalmente para velar por sus propios intereses de asalariados; no pueden, tampoco, hacer propaganda en ese sentido, con el propósito plausible de elevar los espíritus hacia un objetivo superior, tal cual es el que persigue la organización, o la Federación Ferroviaria, por ejemplo; y, menos aún, pueden realizar huelgas que les perjudican enormemente, desde que éstas no sólo sientan un nuevo principio jurídico—el derecho obrero, que se va imponiendo triunfalmente por todas las partes del mundo,—sino que disminuyen relativamente sus dividendos, ya que los obreros en huelga,—ejército en pie de guerra, que marcha hacia la conquista del futuro,—hoy por hoy, con la experiencia y las lecciones adquiridas, no permanecen en actitud pasiva, porque saben, precisamente, que esta actitud les perjudica, desde que las empresas, bastante positivistas, al acceder a las condiciones exigidas, no observan solamente las huelgas en sí, sino los perjuicios que éstas les ocasionan.

Infinidad de ejemplos gráficos podríamos citar para corroborar nuestro aserto; pero, como los hechos ocurridos desde 1912 a esta parte están en la memoria de todos los ferroviarios, omitiremos todo aquello que pudiera resultar una redundancia para el fin que ahora me propongo.

Demostraré, entonces, cuál ha sido el procedimiento de las empresas capitalistas y cuál la actitud de los obreros y empleados ferroviarios. Con aquél y ésta se verán si los ferroviarios han tenido o no razón para organizarse sindicalmente y hacer huelga para exigir a las empresas mejores condiciones de vida en el trabajo.

Todos saben, por ejemplo, que desde hace más de medio siglo han empezado a establecerse los ferrocarriles en esta república; y que éstos, que al principio se desarrollaban en forma embrionaria, hace tiempo ya que han llegado a la plenitud de su desarrollo industrial, tendiendo líneas, ramales y empalmes por casi todos los puntos de este vasto territorio.

Sin embargo, si el progreso industrial se ha manifestado, como digo, en toda su plenitud, llegando a constituir en este país la industria más progresiva de toda Sud América—y aún de algunos países europeos,—no ha ocurrido lo propio con el progreso moral y material de los ferroviarios, que constituyen, para aquella industria, el factor más importante de su adelanto gradual y progresivo.

Vemos, entonces, que las buenas intenciones de las empresas no han pasado de tales; y que, con muy raras excepciones, muy relativa, por cierto, jamás han mejorado ellas la situación moral y material de sus empleados. Y, al hacer esta afirmaciós, me baso en que no deben considerarse mejoras aquellos pequeños aumentos de sueldo que concedían las empresas cada dos, cuatro o cinco años, llegando al colmo de los colmos que, en más de diez años de servicios, como me ha ocurrido a mí, por ejemplo, no se reciba más que un miserable aumento de $ 22 50 m|n.

Mejoras deben considerarse aquéllas que cambian, de modo más o menos fundamental nuestra situación económica; y nunca aquellas que, en verdad, no mejoran absolutamente nada.

Como digo, las empresas jamás han mejorado la situación moral y material de sus empleados. Jamás han aumentado los sueldos en una proporción tal como el aumento que experimentaban los artículos de consumo, que han duplicado y triplicado su precio de venta.

Jamás han disminuído—¡y en esto sí que no hay excepciones de ninguna índole!—la jornada de trabajo.

Los buenos deseos de las empresas, pues, nunca se han exteriorizado en forma plausible y elocuente. Y siendo así, ¿cómo no habían de pensar los ferroviarios en formar su organización para exigir, por medio de la fuerza, lo que no se les ha reconocido por medio de razones, aunque éstas fueran lógicas, aplastadoras y convincentes? ¿Cómo no habían de pensar los esclavos del riel que tan sólo en sus manos estaba el secreto de la victoria, y que sólo ellos podrían romper, con su acción conjunta, los gruesos eslabones de la cadena de su esclavitud? ¿Cómo no habían de pensar, por último, que las empresas ferroviarias, procediendo en forma análoga a la de los demás capitalistas, no hacían más que engañar su buena fe, prometiéndoles mejoras que jamás eran satisfechas; y que, si alguna vez se les concedía “algo” de lo mucho que prometían, ese algo siempre tenía relación con el salario, nunca con la jornada y condiciones de trabajo, que deben disminuirse y mejorarse por ser precisamente la parte más fundamental del bienestar, desde que tiende a mejorar moralmente a los obreros?...

Y la organización ferroviaria, como factor sumamente necesario e imprescindible para elevar las condiciones de vida de millares de ebreros y empleados, surgió en este país para llenar su rol histórico.

Después de muchos años de espera, cansados estaban los ferroviarios en esperar de las empresas los beneficios que éstas jamás les concederían, desde que su fin no es otro que el de explotar a mansalva a sus obreros, sacando de dicha explotación los crecidos dividendos que han de ir a aumentar las repletas arcas de los señores accionistas, que allá, en Londres, pasan la gran vida, experimentando las más gratas expansiones con las libras esterlinas que produce el sudor de los trabajadores del riel. Y, al estar cansados de esperar de sufrir, también, las pésimas condiciones de trabajo, establecidas por las empresas con un claro propósito de lucro y explotación, lógico era, pues, que los ferroviarios se organizaran con el loable y significativo fin de obtener mejoras que cambiaran un tanto las susodichas condiciones.

He ahí, entonces, la causa determinante de las huelgas aquí producidas. Sin contar que algunas de éstas se han llevado a cabo por solidaridad, ¿quién puede negarnos que casi todas ellas se han producido para imponer mejoras tanto morales como materiales en el campo del trabajo; mejoras que hoy se palpan y se ven por todas partes,—sin que esto quiera decir que todos, incluso los imbéciles y sectarios, las estén viendo y palpando?...

Oigo vociferar por ahí de que las huelgas han producido más mal que bien. ¡Miente quien lo diga; y dispuesto estoy a desmentirlo públicamente!...

Oigo decir, por otra parte, que ellas se han producido muy aceleradamente; que han estado mal dirigidas, o que el gremio, por falta de conciencia de clase, no ha sabido accionar virilmente, para hacer que las empresas respetaran las exigencias formuladas.

Y, si en verdad, algo de todo esto ha ocurrido, ¿a quién debemos cargar con el mochuelo... o con el muerto?...

¿Qué actitud cabe asumir frente a esos hechos y otros que se han producido? ¿Echarse a la bartola, filosofando sobre la inmortalidad del cangrejo, u otras “inmortalidades”, vociferar como energúmeno sobre los hechos pretéritos, o accionar serena y reflexivamente—con todo el caudal de experiencia que ya hemos adquirido,—para reconstruir en bases firmes y sólidas,—y creo que ahora, más que nunca hay solidez en el edificio que debemos construir, la organización que hoy no existe más que en forma nominal?...

El procedimiento exteriorizado por las empresas, al eliminar a gran parte de los federados conscientes e inteligentes, nos indica, más que nada, cuán grande es el fin que persigue la Federación Ferroviaria, y cuán inmensos han de ser los “perjuicios” que puede ocasionar a las empresas al atreverse éstas a adoptar semejante actitud.

Y esta actitud de las empresas, camaradas, es la que debe servirnos de acicate para trabajar con más tesón en pro de la consolidación de la organización.

Conviene que todos los ferroviarios—tanto activos como pasivos,—tengan presente que aún no ha pasado el “caballo de Atila” por el amplio y espacioso campo de nuestra organización; y que la hierba sigue y seguirá creciendo con todo el verdor de la primera hora, hasta tanto no cubra por completo las tontas y estúpidas pretensiones de las empresas, que, al obrar “radicalmente”, creen que radicalmente, también, han hecho desaparecer el mal que para ellas no es otro que la organización sindical de los ferroviarios.

Conviene que se tenga presente, además, que, en muchos países europeos, los ferroviarios han pasado por este mismo trance, y, a pesar de eso, supieron erguirse nuevamente para imponer su voluntad y su derecho, frente a la voluntad y al derecho de las empresas.

Hagamos nosotros otro tanto; imitemos en un todo a nuestros camaradas de Europa, adoptando, como éstos, todos los medios—porque todos los medios son buenos para vencer al enemigo: la guerra europea, con todas sus enseñanzas nos lo ha demostrado elocuentemente;—adoptemos, repito, todos los medios, para salir airosos en la gran batalla que hemos emprendido contra el capital.

Frente a las represalias de las empresas ferroviarias, que se levante, potente y viril, nuestro grito de combate, “¡Federación o muerte!”...

V. Todaro.

Buenos Aires, marzo de 1919.

“El Obrero Ferroviario”

Su aparición quincenal

A partir del Primero de Mayo próximo nuestro periódico deberá aparecer quincenalmente y ser distribuído completamente gratis a las secciones.

Para hacer frente a las nuevas erogaciones que esta transformación origina, el congreso acordó que las secciones, a partir del mes de abril, deben cotizar al Consejo Federal a razón de 20 centavos por cotizante.

Es de esperar, pues, que las secciones adoptarán las medidas del caso, cumpliendo estrictamente con esta resolución, ya que sin esta, el Consejo Federal no podría llevar a cabo la transformación del periódico, tal como la sancionó el congreso.

La huelga de los trabajadores del mar

CIRCULAR DE LA F. O. R. A.

Los trabajadores que integran la Federación Obrera Marítima hállanse nuevamente en pie de guerra contra los explotadores. La lucha, iniciada en los primeros días de enero ppdo. ha venido desarrollándose de un modo verdaderamente vigoroso y emocionante.

Nuestros hermanos del mar han emprendido esta lucha para imponer mejores condiciones de vida y de trabajo. Los explotadores—molestos por el creciente desarrollo de la organización que vigila y controla todos sus actos, y alentados por todas las demás empresas explotadoras que integran la Asociación del Trabajo y que ven en la Federación Obrera Marítima un peligro para sus propios intereses, ya que si esta continúa su avance victorioso, es casi seguro que los obreros de los demás gremios han de emprender el mismo camino de sus hermanos del mar—los explotadores, repetimos, han creído que había llegado el momento de emprender una lucha desesperada para librarse del molesto contralor que la organización sindical ejerce a bordo de las embarcaciones.

A pesar de que, según revelaciones, los explotadores venían preparando este ataque con anterioridad a la reclamación de los trabajadores, parece que han cometido una verdadera torpeza. Las empresas ferroviarias y demás explotadores que indujeron al Centro de Cabotaje a declarar el lock-out, a esta hora han de estar arrepentidísimos. Pues con esta actitud, lejos de deprimir o anular la personalidad de la Federación Obrera Marítima, han contribuído a poner de relieve su incontrastable potencia.

La Federación Obrera Marítima ha de salir de esta nueva prueba más gallarda y más fuerte que antes.

Por otra parte, esa organización—vigorosa y pujante como ninguna—junto con los intereses de los obreros marítimos, encarna y simboliza las esperanzas de todos los trabajadores del país. Y, por este motivo, si ella por si sola no pudiera contrarrestar victoriosamente el propósito reaccionario del capitalismo, tenemos la seguridad que todo el proletariado del país se levantaría como un solo hombre para afianzar la personalidad de la Federación Obrera Marítima.

La Federación Obrera Regional Argentina, cumpliendo con el deber que las circunstancias imponen, ha dirigido a los sindicatos la circular que reproducimos, por la cual se pide a los trabajadores estén dispuestos y preparados para entrar en batalla.

Buenos Aires, marzo 2 de 1919.

Compañero secretario:

La Federación Obrera Marítima (adherida a la Federación Obrera Regional Argentina), en representación de más de 15.000 trabajadores de a bordo, sostiene, desde el 7 de enero último, una de las grandes batallas contra el tiránico capitalismo, coligado con fines reaccionarios en el seno de la mal llamada Asociación del “Trabajo”.

Esta lucha, provocada por la intransigencia de los capitalistas armadores de los barcos del cabotaje nacional, quienes se resisten a satisfacer las justas aspiraciones de sus obreros, tuvo un breve paréntesis a los veintiséis días de iniciada, en virtud de haber aceptado los armadores, por la fuerza de las circunstancias, lo que los obreros solicitaban.

El 5 de febrero, los armadores, asesorados por la aludida Asociación del “Trabajo”, que había en esos días planeado con el Centro de Navegación Transatlántica una nueva resistencia, decretaban el amarre de todos los barcos, desconociendo las mejoras alcanzadas por los obreros y que habían determinado la vuelta al trabajo de éstos.

Excusábanse, para tomar esa medida, en que los obreros marítimos no debían boicotear las cargas de las empresas capitalistas, con cuyos obreros la Federación Obrera Marítima se hubiese solidarizado.

Con ese amarre, o locaut, entendían los capitalistas confabulados, quebrantar la poderosa y eficiente organización de nuestros camaradas de a bordo.

Desde el 5 de febrero, pues, la Federación Obrera Marítima sostiene en una forma verdaderamente ejemplar, la lucha a que fué provocada por la organización de la burguesía, sin que en un solo momento haya decaído el fuerte espíritu combativo que la caracteriza.

Este conflicto, camaradas, tiene para la clase obrera del país, y especialmente para los federados. una importancia excepcional. Los bravos compañeros marítimos luchan por sostener la solidaridad de clase que hace fuertes y dignos a los trabajadores.

La clase capitalista pretende negar a los afiliados de la Federación Obrera Marítima el derecho a solidarizarse con el resto de sus hermanos de clase; pretende, en una palabra, privarlos del uso de un arma como es el de “boicot”. Tenemos la seguridad de que tan audaz como cínica pretensión no ha de llegar a realizarse, pues tropieza el capitalismo con una organización obrera que representa la más alta afirmación del espíritu de clase.

Sin embargo, quiere significar el Consejo de la Federación Obrera Regional Argentina la trascendental importancia de esta lucha, y desea llevarla al conocimiento de todas las organizaciones federadas, para que, a más de considerar la necesidad de que todos nos dispongamos a ocupar el puesto que nos corresponde—si las circunstancias así lo reclamaran—apreciemos el valor educativo y moral que de ella se desprende.

Los obreros marítimos ofrecen en esta hora gloriosa para su aguerrido gremio, uno de los más emocionantes espectáculos que puede ofrecer la acción consciente y solidaria de la organización sindical. Todos ellos, animados de un profundo espíritu de clase, cumplen con heroísmo y abnegación admirables con los altos postulados que ella encierra.

Ese sentimiento del deber, que sólo da una organización homogénea y disciplinada, como la Federación Obrera Marítima, ha permitido que, no obstante el tiempo que llevan de lucha estos estoicos camaradas, nada que se relacione con su unidad haya sufrido el menor resentimiento. Por el contrario, a medida que los días transcurren, las filas de la organización son más compactas y la fe en el triunfo es más certera.

Esta lección de hechos, que da a toda la clase obrera del país la enérgica y valiente actitud de los obreros marítimos, entiende el Consejo Federal es su deber consignarla en esta circular, convencido de que todas las organizaciones han de inspirarse en ella para tratar de orientar su acción orgánica en los mismos principios que informa la acción sindical de la Federación Obrera Marítima.

Nada pone más de relieve la importancia de esta lucha característica que el sentimiento de responsabilidad y el espíritu de clase que distingue a todos los militantes de esta organización. Cree el Consejo Federal que si todos los trabajadores federados tratan por su parte de inspirarse en el digno ejemplo que nos da la Federación Obrera Marítima, las coaliciones que pudieran organizar el capitalismo con el propósito de arrollar la organización obrera, habrían de sufrir las más vergonzosas derrotas.

Camaradas: Este choque de principios ha trazado en la historia del trabajo la incógnita parábola de la emancipación proletaria: “Unión es fuerza”.

Ante este axioma indestructible, ¿cuál es el inmediato deber de la clase obrera organizada del país? Unirse en compacto bloque para oponerse, cual gigantesco dique, a la rugiente marea capitalista que pretende pulverizar nuestros derechos.

En ningún momento, como en la hora actual, más propicio para afirmar y solidarizarse en fraternal comunión con nuestros hermanos. A la organización uniforme, a la ordenación de los valores dispersos, necesarios al triunfo, os incitamos, queridos camaradas.

Sobrepongámonos a los perjuicios nocivos que impiden e impedirán que la clase dominante no tenga respeto ni tema nuestra fuerza, como respeta y teme la de nuestros hermanos marítimos.

Cumpliendo, pues, con su deber de delegados representantes del proletariado orgánico y consciente, el cual se agrupa en la Federación Obrera Regional Argentina, este Consejo Federal ha vivido y vive, desde la primera hora, la intensa vida de batalla de los trabajadores del mar, y cuyas palpitaciones transmite a todos los trabajadores del país.

En esta porfía histórica, los hombres de este cuerpo ejecutivo han colaborado en la orientación sana y objetiva del movimiento, asesorando con su modesto esfuerzo a los sensatos y decididos compañeros que integran el Consejo de la Federación Obrera Marítima.

Por eso, por tal comunión de pensamiento y homogeneidad de acción, cúmplenos señalar la típica modalidad del magno acontecimiento que ha venido a romper la manatonía de las luchas locales sostenidas en el país por la falange obrera. Y no sólo consignamos sus enseñanzas; advertimos a nuestros camaradas la posibilidad de una mayor intensidad y más vasto campo de acción. Llamamos seriamente la atención de las organizaciones federadas, y exhortamos a nuestros hermanos de clase a que no dejen se marchite en la indiferencia la hermosa flor de la solidaridad de clase, si el torpe capitalismo coligado se decide, de una vez por todas, a dar batalla a las organizaciones obreras de la región argentina.

El pacto solidario que une a los sindicatos federados es terminante y los sentimientos de clase, en tal hipótesis, deben serlo también. No quiere este Consejo Federal, por otra parte, solicitar una inmediata manifestación solidaria de los sindicatos federados. No. cumple sólo con el deber de señalar ejemplos y prevenir contingencias.

Con tal motivo, reclama de los sindicatos, tengan fija su atención sobre este gremio, a fin de que puedan responder con rapidez e inteligencia a los llamados que pudiera hacer la Federación Obrera Regional Argentina para precipitar el triunfo de la Federación Obrera Marítima sobre su fuerte enemigo: la Asociación del "Trabajo".

¡Viva la Federación Obrera Marítima!

¡Viva la solidaridad de las organizaciones federadas!

Por el Consejo Federal—

S. Marotta,
secretario general.

POR LA UNIDAD FERROVIARIA

CAMBIO DE NOTAS CON "LA FRATERNIDAD"

(Cumpliendo con lo que va siendo una norma de conducta, damos a publicidad la circular 112 que, con fecha 27 de febrero, el Consejo Federal envió a las secciones.)

Estimados camaradas: El cuarto congreso de nuestra institución, inspirándose en los bien entendidos intereses del gremio, anuló la resolución del congreso extraordinario, que declaraba hecha la fusión con "La Fraternidad", y, al mismo tiempo, confirió al nuevo Consejo la delicada misión de buscar una inteligencia con los camaradas de tracción que integran la institución mencionada.

El Consejo Federal tiene el propósito de no omitir medios para llegar cuanto antes a esa tan anhelada inteligencia. Y, a los efectos de que los asociados conozcan todos los pormenores de esa gestión, periódicamente dará a conocer, por circulares, los trámites que se llevan a cabo.

A este fin responde la publicación de las notas que más abajo reproducimos. Más adelante, se hará lo propio con las notas sucesivas que puedan cambiarse entre este Consejo y los camaradas de la Comisión Directiva de "La Fraternidad".

Como han de saber los compañeros, la primera nota que publicamos corresponde al Consejo Federal saliente, y la última—como se desprende del texto de la misma—es obra del nuevo Consejo.

El texto de las comunicaciones a que nos hemos referido es el siguiente:

Buenos Aires, enero 24 de 1919.

Camaradas José San Sebastián y Américo J. Baliño, presidente y secretario-gerente de "La Fraternidad".

Estimados camaradas:

Me es grato poner en vuestro conocimiento que algunas empresas, imitando a las del Sud y Pacífico, pretenden ahora dejar en la calle a un gran número de obreros y empleados, por el solo hecho de haber tomado parte en la última huelga, que, de conformidad a vuestra indicación, dimos por terminada el día 15 del corriente.

Aun cuando hasta el momento, el ministro de Obras Públicas viene gestionando la readmisión de nuestros compañeros, desearíamos saber si—en el supuesto caso en que las gestiones del Poder Ejecutivo no den el resultado apetecido—esa Comisión Directiva está dispuesta a prestarnos su cooperación para evitar la consumación de este nuevo atropello.

A la espera de una vuestra, os saluda fraternalmente—Por el Consejo Federal—

Francisco Rosanova,
secretario general.

Buenos Aires, febrero 5 de 1919.

Al Consejo Federal de la Federación Ferroviaria.

De nuestra estima:

La Comisión Directiva de esta organización ha tratado en su reunión última la nota de ese Consejo, por la que nos denuncian ciertas represalias adoptadas por algunas empresas contra obreros que participaron en el conflicto último y por la que solicitan saber si esta Comisión Directiva estaría dispuesta a prestar su cooperación para evitar la consumación del atropello en el caso que las gestiones iniciadas ante el Poder Ejecutivo no dieran el restultado apetecido.

Unánimemente, la Comisión Directiva ha resuelto hacer saber a ese Consejo que la cooperación ofrecida por ella últimamente es sólo para gestionar pacífica y legalmente la obtención de las reivindicaciones que afectan al gremio en general, haciendo notar de paso que cualquier resolución que la Comisión Directiva pudiera tomar en ese sentido, lo sería después de realizada nuestra asamblea general ordinaria de delegados, que deberá tratar la nueva situación creada por las resoluciones adoptadas en el último congreso de la Federación con respecto a "La Fraternidad".

Hasta entonces subsistirán las resoluciones sancionadas por nuestra asamblea extraordinaria de diciembre de 1917, que impiden toda acción de conjunto entre las dos organizaciones, resoluciones esas que esta Comisión Directiva debe acatar porque emanan de una asamblea soberana.

Salúdalos cordialmente—Por la Comisión Directiva—

José San Sebastián.
Américo J. Baliño.

Buenos Aires, febrero 26 de 1919.

Camaradas José San Sebastián y Américo J. Baliño, presidente y secretario-gerente de "La Fraternidad".

Estimados camaradas:

Nos es grato llevar a vuestro conocimiento que, en virtud de una resolución del reciente congreso de nuestra institución, el Consejo Federal de la misma es designado por la secciones de la Capital y pueblos circunvecinos; y de conformidad a esto, las secciones han designado los componentes del nuevo Consejo, quienes han entrado a llenar su misión el día 10 del corriente.

Para que los camaradas de "La Fraternidad" puedan apreciar los sentimientos y propósitos que animan al nuevo Consejo, nos complacemos en adjuntarle la circular 111, que, con fecha 18 de febrero de 1919, fué dirigida por el mismo a los asociados en general. En ella, como podrán constatar los componentes de esa Comisión Directiva, se exterioriza un franco espíritu de solidaridad y de simpatía hacia vuestra institución. Y esas manifestaciones, que concuerdan con el sentimiento personal de los miembros del nuevo Consejo, son, también, la expresión fiel de los sentimientos que ahora animan a los militantes de la Federación. Pues, como es notorio, el cuarto congreso de la Federación, después de declarar nula y sin efecto la resolución del anterior congreso extraordinario, que declaraba hecha la fusión, facultó al Consejo Federal para que de por sí, o por intermedio de una comisión especial, busque una inteligencia con "La Fraternidad", sobre la base del libre concurso de las dos entidades en los puntos de coincidencia.

A este fin, el Consejo Federal desea celebrar una reunión con esa Comisión Directiva,—si es que la resolución del último congreso de la Federación es compartida por la misma,—a objeto de buscar la mejor manera de llegar a la inteligencia anhelada.

En cuanto a la fecha de esa reunión—aun cuando estimamos debiera efectuarse a la brevedad posible,—el Consejo cree prudente dejarla librada al criterio de esa Comisión Directiva, porque, de su parte, tratándose de un asunto de tanta importancia, considera que cualquier día y hora le será grato colaborar.

También le participamos que el cuarto congreso de la Federación, con el deseo de estrechar los vínculos solidarios, ha designado una comisión especial para que asista a vuestra asamblea ordinaria de delegados.

Expresados los propósitos que animan a este Consejo, nos complacemos en contestar vuestra atenta nota de fecha 5 del corriente, en la cual aclaran que la colaboración ofrecida en la nota de fecha 14 de enero, no podrá hacerse efectiva hasta después de celebrada vuestra asamblea ordinaria de delegados. Como esa determinación obedece a un hecho superior a vuestra voluntad, y que nosotros no podemos menos que reconocer, os manifestamos que no tenemos inconveniente en esperar todo el tiempo que sea necesario Porque—hemos de advertir—que más que un acercamiento circunstancial, nosotros buscamos llegar a una inteligencia permanente, que es lo que exigen los intereses fundamentales del gremio.

En espera de que estos sentimientos serán compartidos por esa Comisión Directiva, nos complacemos en saludarles cordialmente—Por el Consejo Federal—

Francisco Rosanova,
secretario general.

Breves consideraciones

De la lectura de estas comunicaciones, los camaradas habrán podido constatar que las asperezas de otro tiempo han desaparecido. Hoy se exterioriza un sentimiento más cordial, que preanuncia una vinculación más estrecha para un lapso de tiempo realmente corto. La inteligencia anhelada, tenemos la convicción, de que pronto será una realidad.

Sin embargo, entendemos—como ya lo expresamos en la circular anterior,—que la obra de los cuerpos directivos, para ser benéfica y fecunda, necesita ser completada por el acercamiento de los asociados y las secciones.

A este fin creemos que sería de suma útilidad que las comisiones seccionales tomaran la iniciativa de proponer a las comisiones ejecutivas de "La Fraternidad" local la celebración de reuniones mixtas, con objeto de cambiar ideas y coordinar la acción de propaganda. Hay una inmensa labor a realizar, que requiere el concurso de todos. Debemos reacionar contra el avance de la asociación patronal, que ha explotado en su provecho el distanciamiento de los militantes de la Federación y "La Fraternidad". Y debemos, también, prepararnos a contrarrestar a las empresas que, poco a poco, han venido arrebatándonos todas las mejoras que se vieron obligadas a conceder bajo la presión de la memorable lucha de septiembre-octubre de 1917, donde la Federación y "La Fraternidad" se confundieron en un solo propósito.

Necesitamos recuperar el tiempo perdido, y esperamos, en consecuencia, que todos trabajarán con entusiasmo y tesón.

TRANVIARIOS DEL SUD

HEROICA RESISTENCIA

Llamado a la solidaridad del gremio

El movimiento de estos camaradas, del que dimos cuenta en el número anterior, contínua con la misma firmeza y decisión del primer día. Los camaradas tranviarios, convencidos de la razón que les asiste, están dispuestos a no cejar hasta tanto la empresa no se avenga a satisfacer sus justas aspiraciones, cosa que no tardará en producirse.

Empero, por si esto no ocurriera, el Consejo Federal, con fecha 4 del corriente, se ha dirigido a las secciones reclamando la solidaridad del gremio a favor de los valientes tranviarios, a fin de desbaratar los siniestros propósitos de esta soberbia empresa explotadora. La circular del Consejo, a que nos hemos referido, es la que a continuación reproducimos, para mayor ilustración de los federados:

Estimados camaradas:

El personal obrero de la Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud que—por intermedio de la sección Talleres a la cual está adherido — forma parte integrante de nuestra Federación, hállase en huelga desde el día 9 de enero ppdo. La empresa — que forma parte de la canallesca Asociación del "Trabajo" — se ha encastillado en una ciega intransigencia, y, hasta hoy, se obstina en no atender la justiciera reclamación formulada por nuestros compañeros.

Aunque hasta la fecha han fracasado todas las estratagemas que la empresa ha puesto en juego para quebrantar la moral del movimiento; aun cuando la intentona de emplazamiento — con que se quiso atemorizar a los compañeros — ha tenido el final más vergonzoso y ridículo que imaginarse puede, la empresa — alentada, seguramente, por los siniestros personajes de la mentada asociación — se mantiene ahora en un estado de pasividad absoluta, confiando que, con el transcurrir del tiempo, el hambre obligará a nuestros compañeros a someterse nuevamente a su ignominioso sistema de explotación.

Ante este miserable plan de reducir por el hambre a estos valientes trabajadores, el Consejo Federal entiende que ha llegado el momento de poner en práctica la más amplia y generosa solidaridad. Y, en este sentido, exhorta a las secciones todas para que — imitando a la sección Talleres que ha puesto a disposición de los compañeros todo su fondo social, para sufragar los gastos de la huelga — contribuyan con parte de sus fondos a sostener y alentar la resistencia de los compañeros tranviarios. Las secciones que no tengan acumulado ningún fondo, deben de inmediato organizar colectas o subscripciones con este fin especial.

Tenemos que demostrar a los negreros que pretenden acallar con el hambre las justas reclamaciones de los trabajadores, que nuestra solidaridad de clase sabe exteriorizarse en todos los momentos que se hace necesario.

Los ferroviarios sin distinción, por nuestro propio decoro, no podemos permitir que nuestros hermanos tranviarios —que llevan más de cincuenta días de lucha—tengan que abandonar la sacrosanta causa que defienden por falta de recursos materiales.

Camaradas ferroviarios: No olvidéis que ellos son nuestros hermanos, y que luchan con nosotros desde el seno de nuestra propia entidad. Y para el buen nombre y prestigio de nuestra Federación, es necesario, pues, que aportemos hoy nuestra cooperación a favor de ese núcleo de hombres que está dando la mejor prueba de firmeza y de energía.

Esperamos, pues, que las comisiones administrativas seccionales, de inmediato, procederán a convocar a asamblea a los fines de hacer efectiva la solidaridad pecuniaria que por medio de esta solicitamos.

La suma que se vote o se recolecte con este destino, debe remitirse inmediatamente a nombre del tesorero de este Consejo, camarada José Negri".

Nuevos Estatutos

Advertimos a los camaradas que ya ha sido ordenada una nueva edición de los Estatutos de la Federación, la que contendrá todas las reformas sancionadas por el cuarto congreso.

A las secciones que deseen adquirir ejemplares, recomendámosles que traten de hacer los pedidos a la mayor brevedad. El precio—como de costumbre—es a razón de cuatro pesos por cada cien estatutos.

CONTRA EL SECTARISMO DIVISIONISTA

DESENMASCARANDO A LOS FARSANTES

En "El Obrero Ferroviario" último, al relatar documentariamente la obra del pretendido comité de relaciones que se había constituído en la ciudad de Rosario, demostramos — con sus propias palabras y documentos — que todos sus afanes tendían a quebrantar la solidez de nuestra organización. Hemos visto, también, que cuando esos hombres vieron defraudadas sus esperanzas — puesto que la totalidad de las secciones desecharon sus insinuaciones disolventes — resolvieron llevar a cabo un último y desesperado intento, acudiendo a la capital, unos días antes de la celebración del congreso, con objeto de sembrar la cizaña entre los delegados y provocar el desbande de las fuerzas que integran la Federación. Este esfuerzo desesperado, tuvo el mismo resultado que los anteriores.

Los delegados seccionales — en su casi totalidad — cumpliendo honestamente la misión que le confiaran sus respectivas secciones, una vez que se apercibieron de los fines que perseguía la pequeña "maffia" rosarina, túvo la sensatez de no complicarse en sus turbias maniobras.

Los sujetos del comité de relaciones, que habían conseguido venirse como delegados — obrando bajo la dirección de un sujeto ageno por completo al gremio, como es J. Suárez, ex provocador de la separación de San Cristóbal y eterno garrapata de la organización — cuando se vieron descubiertos hicieron circular un manifiesto entre los congresales, en el cual, en nombre de los delegados de Rosario, se invitaba a una reunión a efectuarse en la noche del 28 de diciembre para constituir el sindicato. Pero esta estratagema, tuvo un final más desastroso que las anteriores. No hubo un solo delegado que se prestara a tomar parte en esa reunión clandestina, y en vista de esto, los mismos autores, avergonzados, desautorizaron su propia obra... y continuaron en el congreso obstruyendo su labor.

Pero, a semejanza de ciertos sujetos depravados, a quienes desespera la sola mención de la moral, los intrigantes rosarinos aprovecharon en sentido inverso la lección de cordura que le diera el congreso. Al fracasar en éste, pensaron triunfar en las secciones; y no sabemos si por sus extremadas mañas o por la falta de interés y descuido de los asociados, lo cierto es que los señores que nos ocupan consiguieron que una asamblea de las dos secciones de Rosario (C.A.), sancionara la separación de la Federación.

Y, por aquello de que el apetito viene comiendo, estos elementos divisionistas, en seguida de haber triunfado en Rosario se dirigieron a las demás secciones con la esperanza de que éstas secunden su labor.

Con este fin, enviaron comunicaciones y delegados y — adelantados discípulos de Loyola — para ocultar mejor sus inconfesables propósitos, afirman obrar por indicación de la mayoría de las secciones, cuando sabemos — por la revelación que hacíamos en el número anterior de "**El Obrero Ferroviario**" — que sus promotores no pasan de media docena de sujetos irresponsables.

En conocimiento de todo esto, el Consejo Federal ha creído de su deber no autorizar con su silencio la obra de mistificación que se venía haciendo, y a tal efecto dirigió a los compañeros del Central Argentino la circular que reproducimos:

Buenos Aires, marzo 1 de 1919.

A los asociados del Central Argentino.

Estimados camaradas:

El Consejo Federal, velando por el desarrollo y engrandecimiento de la Federación, cumple con el deber de denunciar a los asociados una miserable maniobra que se viene tramando contra nuestra institución.

En "**El Obrero Ferroviario**" último—que los compañeros han de haber leído—se ha denunciado la obra mezquina y miserable que ha tratado de llevar a cabo un pretendido comité de relaciones, constituído en la ciudad de Rosario. Los elementos disolventes que se mencionan en la publicación de nuestro órgano oficial, cuando se convencieron que no obstante todas sus estratagemas, los ferroviarios — conscientes de su situación y de sus intereses — no estaban dispuestos a destruir ni a quebrantar a la Federación — cosa que aquellos esperaban que resultara del congreso — redoblaron su actividad; y explotando la candidez y la ignorancia de muchos compañeros, consiguieron hacer que la sección Talleres de Rosario sancionara sus bastardos fines divisionistas.

Según las comunicaciones oficiales que obran en nuestro poder, la sección Rosario (talleres) ha resuelto separarse de la Federación, "por no estar de acuerdo con las resoluciones tomadas en el último congreso".

Ante una actitud tan inesperada y extraña, cabe preguntar: ¿esa sección, desconocía las disposiciones de los estatutos que establecen que **las deliberaciones de los congresos son obligatorias para todos, incluso para aquellos que se hubieran manifestado disidentes**?

Por otra parte, si ella se consideraba capacitada para guiarse por su propio criterio, ¿por qué mandó cuatro delegados al último congreso?

Además, si se admitiera este criterio absurdo, según el cual una sección puede desconocer los acuerdos de los congresos — adoptado por la mayoría de las secciones — habríamos abierto la organización a todas las falsías y traiciones posibles. Porque las canalladas más grandes y la cobardía más vergonzosa tendría siempre una justificación en este cómodo taparrabo: "estamos en desacuerdo con las resoluciones tomadas!!!

Pero, bien se dice que la estupidez humana no tiene límites y que los errores, como los males, nunca van solos. Así vemos que los camaradas de la sección Rosario, que acaba de adoptar la desecabellada resolución de erigirse en juez supremo de todas las demás secciones (y no otra cosa significa su pretensión de juzgar los acuerdos del congreso) obrando bajo el impulso de unos cuantos sujetos irresponsables, lleva a cabo una campaña de mistificación con objeto de que las demás secciones imiten su insensata actitud. Y esto, francamente, nos resulta intolerable, y nos obliga a romper con la obligación de guardar el silencio que nos habíamos impuesto.

Además, nos vemos obligados a proceder en la forma que lo hacemos, por cuanto los elementos disolventes, para conseguir sus fines inconfesables, adulteran sistemáticamente la verdad de los hechos, haciendo creer a las secciones del Sud que las del Norte secundan sus propósitos y a las del Norte que son secundados por las del Sud.

También nos informan que las delegaciones disolventes, tratan de que las secciones se separen de la Federación para constituir el sindicato con el cual — según estos nuevos mentores — se llegaría a la unión con los maquinistas y foguistas. Es decir, que los maquinistas y foguistas, después de más de treinta años de lucha desde el seno de "La Fraternidad", van a disolver su organización para unirse con personas tan "sesudas y serias como las que nos ocupan, que — después de mandar un sin número de delegados a un congreso a discutir y a votar — declaran con la mayor frescura que, por no ser de su agrado, desacatan las resoluciones tomadas con su propia intervención!...

Después de una actitud tan poco seria y ridiculamente infantil, creemos que nadie — no siendo un loco — puede afirmar que los maquinistas y foguistas — que se caracterizan por una actitud disciplinada — puedan o deseen unirse con hombres que, prescindiendo de las resoluciones tomadas, obran a su capricho como lo está haciendo Rosario.

Nosotros creemos — y todos los compañeros han de compartir esta opinión — que si algo hay que dificulta una inteligencia y una unión con los compañeros maquinistas y foguistas de "La Fraternidad", ese algo lo constituye, precisamente, los actos de indisciplina como los que ha realizado la sección Rosario y Campana — (para que los compañeros puedan apreciar debidamente la "sensatez" de los elementos que nos ocupan, advertimos que la sección Campana es la cuarta o quinta vez que se separa) — que a los pocos días de la realización del congreso se han permitido desligarse de la Federación.

Esperamos, pues, que los camaradas del Central Argentino —que amen de verdad la unión del gremio — sabrán contrarrestar esta obra disolvente, porque si ella prospera quedaría quebrantada nuestra institución y alejada para siempre toda perspectiva de acuerdo con los compañeros de "La Fraternidad".

No olviden, por otra parte, los camaradas, que la división sólo beneficia a las empresas y que éstas — desde que le resultó imposible detener el avance de nuestra institución — han procurado sembrar la división y la discordia en nuestras filas, para demorar e imposibilitar la obra de mejoramiento que debe llevar a cabo la organización.

Camaradas: El Consejo Federal ha cumplido con su deber, haciendo conocer lo que se trama contra la Federación. Ahora corresponde a ustedes, a los asociados del Central Argentino, cumplir con el vuestro, demostrando que nuestra organización no obedece ni obedecerá jamás a los caprichos de los fanáticos.

Por el Consejo Federal, os saluda fraternalmente—

Francisco Rosanova,
secretario general.

Revelación interesante

Con objeto de completar la información sobre la obra disolvente que vienen realizando algunos sujetos del Rosario, damos a continuación el artículo aparecido en el diario "La Vanguardia", de fecha 3 del corriente, donde se pone en evidencia la inmoralidad y rastrerismo de los fautores del sindicato, quienes—imitando a los jesuítas—emplean todos los medios a su alcance con tal de ver realizados sus propósitos.

A pesar de todo, nosotros tenemos la firme convicción que, cualquiera que sea la habilidad desplegada o a desplegarse, la tentativa divisionista, oculta bajo el ropaje del sindicato, no puede hallar acogida ni ha de prosperar, por ser ella contraria a los intereses y aspiraciones del gremio.

No obstante esto, la publicación del artículo la consideramos de interés, ya que con los datos que aporta, completa el retrato moral de los divisionistas.

He aquí lo publicado por el mencionado diario bajo el irónico epígrafe de

"Los más conscientes"

"La sección Victoria de la Federación Ferroviaria ha recibido de Rosario, por intermedio de la de San Martín, la carta que transcribimos en seguida, sin alterarla en lo más mínimo. Dice así:

"Rosario, febrero 23.—Secretario, etc.—Salud.—En vista de que algunas secciones aún no se han expedido, aunque son la minoría, pero como que han de obrar así quizás hasta averiguar la actitud de las secciones importantes, le rogamos quiera hacernos un pequeño favor, que al mism

tiempo beneficiará a ustedes; es decir, que esa sección se dirija a las siguientes secciones: Ceres, La Banda, Santiago del Estero, Casilda, Cañada de Gómez y Villa María. Estas secciones ya nos han contestado y creo se expedirán favorablemente, sólo esperamos llamarán asamblea. Como ustedes comprenderán, esto es de importancia. A más debo decirles que debiera ir uno en comisión de Pergamino. De Rosario ya fueron. También la sección Buenos Aires nos contestó que haría lo que nosotros hiciéramos, pero no se expidió definitivamente. Es necesario que hagan, pues que así no les manilesto que las cosas van bien. Sin otro particular, me repito de usted, y compañero,—Por el comité mixto, **Luis Pittaluga**, secretario general."

Esto es suficiente para concebir qué clase de sindicatos han de fundar, con los hombres poco conocedores de las prácticas y vida de las sociedades obreras, desde luego, los componentes de dicho comité mixto.

¿Qué dice, en substancia, la carta transcripta? ¿Qué desean y qué fines persiguen los hombres del comité mixto "pro sindicatos y reclamos", según el sello?

La carta, se ve que ha sido escrita por tres personas, pues lleva tres caligrafías distintas con la firma del secretario.

La simple lectura de la carta deja un vacío en el lector, y obedece a la falta de sinceridad con que suelen escribirse estas cosas. Causa repugnancia ver al través de estos hechos la personalidad de algún fanático charlatán, cosa muy fácil de adivinar cuando se tiene alguna experiencia sobre el estilo y contenido de ciertos escritos "revolucionarios". ¡Comités pro sindicatos, cuando hay tanto que hacer en las secciones! Para lo que no se han creado comités, ni son partidarios de ellos los "comunistas", es para combatir la bárbara ignorancia e inconsciencia predominantes en el gremio ferroviario. Inconsciencia e ignorancia que la denuncian públicamente los ferroviarios que no tienen reparo en calificarse nada menos que de "los más conscientes", etc. Y son éstos los que abrigan la pretensión ridícula de someter a los demás a los dictados de unos ideales "superiores", que podemos apreciar desde ya, si nos fijamos en que hay circunstancia adversa en el gremio ferroviario que no sea aprovechada por tales sujetos, con la innobleza que los caracteriza, para hacerse propaganda y mantenerse así su clientela.

Han empezado a recibir el condigno castigo por su sistemática oposición a un acercamiento con los maquinistas y foguistas. Esperamos que otros ferrocarriles sigan el ejemplo que la prensa obrera nos ha anunciado días pasados.

¿Quién no comprende que es ineludible un sacrificio íntimo al tan solo objeto de que exista cohesión y unidad de miras entre todos los ferroviarios? Es sencillo e imprescindible su realización para obtener un triunfo. Los titulados anarquistas, como en el radicalismo criollo, se esfuerzan por obscurecer los asuntos más claros fáciles, y magnifican su "gremialismo obrero", todo con el deliberado propósito de sostener en sus raleadas filas a los adeptos de lo confuso y sospechoso. Pero, ¿qué actos y qué sociedades pueden existir para acreditarles dignos de la confianza de los trabajadores inteligentes?

No se puede obrar en forma que nos aleje de "La Fraternidad". Nos traicionaríamos a nosotros mismos si pretendiéramos hacer que los ferroviarios procedieran "como si bubiera conciencia societaria". Tenemos el deber de actuar y de obrar en consonancia con nuestro deber y conciencia actuales. Toda otra cosa se basaría en la insensatez o en la traición. Sin embargo, algunos adeptos han de encontrar esa gente tan poco escrupulosa.

Hay tantos deseos de mejorar los salarios, etc., que muchos hombres, faltos de rariocinio, sueñan con obtenerlo todo si en vez de "Federación Ferroviaria" se resuelven a llamarse "Sindicatos por Ferrocarril". Cambio de títulos, charla, demagogia, es lo que entienden algunos desgraciados. Nada de cambios en las costumbres, en las prácticas consigo mismo y con los demás; nada de luz para las mentes fanatizadas y engreídas. Concurrir a las reuniones, aprender a discutir sus propios asuntos y los de sus compañeros de trabajo, conocer lo que les interesa o convenga más, nada de eso tiene valor para la gran mayoría de los ferroviarios. Y este lamentable estado de los parias del riel, cosa que no podría ni disimularse, mucho menos negarlo, es aprovechado por una manga de degenerados para hacerse su agosto a costa del pan de que se ven privados los hombres que confían en sus maquinaciones "revolucionarias".

Esas gentes necesitan una "máquina" para hacer huelgas. Que formen de una vez el "sindicato" para que los ingenuos palpen sus beneficios y nos aconsejen después lo que debemos hacer los demás.—**Corresponsal.**"

DIGNA RESPUESTA

Si los intrigantes han triunfado en Rosario—triunfo efímero, por otra parte, ya que es de esperar que los compañeros sensatos, que son los más, sabrán imponer una rectificación,—no ha ocurrido lo propio en la línea.

La habilidad puesta en juego para ocultar el propósito divisionista se estrelló contra el buen tino y la sensatez que caracteriza a la mayoría de las secciones.

Y es natural que así sea.

Todos hemos podido constatar que la falta de éxito de las últimas luchas de la Federación se debe a la escasa cohesión El distanciamiento con los camaradas de "La Fraternidad" ha traído fatales consecuencias. Ahora bien; pretender implantar los sindicatos por ferrocarril—aparte de muchas otras dificultades, como ser, incapacidad personal, etc., imposibles de vencer, hoy por hoy,—significa querer ahondar la división existente; reavivar la guerra contra "La Fraternidad" y condenar al gremio a nuevos descalabros.

En virtud de esto, las secciones que se inspiran en los intereses reales del gremio, han estado y estarán contra toda tendencia divisionista.

Como comprobación de lo que venimos diciendo, nos complacemos en reproducir la nota-contestación que la sección San Nicolás ha dirigido al comité de relaciones de Rosario—que hoy se hace llamar "pro sindicato y reclamos".

La nota de la sección San Nicolás—modelo de sensatez y cordura—expresa, a nuestro parecer, el pensamiento de la mayoría de los asociados,

He aquí el texto de la misma:

"San Nicolás, marzo 3 de 1919.

Compañero secretario del comité mixto,
Luis Pittaluga—Rosario.

Camarada: En respuesta a vuestra circular del 9 de febrero de 1919, os comunico que la asamblea realizada en 1º de marzo ha resuelto terminantemente no aceptar el temperamento de esa sección en lo que se refiere a la celebración de un congreso en Rosario para constituir el Sindicato del Central Argentino.

No podemos aceptar bajo ningún pretexto que una sección quiera desacatar la soberanía de un congreso y pretenda arrastrar a otras secciones a una violación que importa una indisciplina tan peligrosa, que ha hecho ya sus estragos en la Federación Ferroviaria.

Es sensible que por una mal entendida libertad y autonomía, se quiera desvincular la unión de un gremio y se pretenda formar divisiones, en vez de unificar las fuerzas.

Hemos sido contrarios al sindicato por ferrocarril, pero si el congreso lo hubiera decretado, lo hubiéramos aceptado, tratando de orientar en la mejor forma posible este nuevo sistema de organización, y así como creemos en la eficacia de la disciplina en un gremio, esperábamos que esa sección, con un elevado criterio sindical, hubiese aceptado la sanción del congreso, cuyas resoluciones eran la expresión de la mayoría de las secciones por intermedio de sus delegados, y no del Consejo, como se pretende hacer creer.

Esa sección intenta dar un paso asaz aventurado y peligroso, para el que se debía requerir la opinión de todos sus asociados, y nosotros, ante ese paso tan trascendental, nos preguntamos: ¿La resolución de formar el sindicato lo habrá resuelto la mayoría de los socios cotizantes o simplemente la mayoría de una asamblea representada por la décima parte de los socios?

Sentimos tener que suspender los fundamentos de nuestra oposición a los sindicatos, porque el detalle de todas las razones y conveniencias de la Federación serían muy extensas; pero les aconsejamos una rectificación en la resolución que piensan tomar con el fin de no acrecentar errores.

Salúdalo, por la sección—
Chabrol, secretario general."

El nuevo Consejo Federal

Sus propósitos

El Consejo Federal, nombrado por las secciones de la capital y pueblos circunvecinos, al tomar posesión del cargo, ha creído conveniente dirigir una circular a los asociados para comunicarle los propósitos que abriga y solicitar, a la vez, una activa y eficaz cooperación.

A fin de que todos los asociados se compenetren del pensamiento que anima al actual consejo, damos a continuación la declaración mencionada:

Buenos Aires, febrero 18 de 1919.

Estimado camaradas:

El nuevo Consejo Federal, designado por las secciones de la capital y pueblos circunvecinos, al tomar posesión de su cargo, tiene el agrado de dirigirse a las secciones y a los ferroviarios en general, dándole cuenta de su constitución y solicitando de los mismos la más decidida y entusiasta cooperación para llevar adelante la obra emprendida y levantar la Federación a la altura que le corresponde.

Aunque la orientación de la Federación Ferroviaria,—como es sabido—, esta supeditada a la voluntad de la mayoría de los asociados, y, por lo mismo, la influencia del Consejo, es poco menos que nula, los hombres que integran el nuevo Consejo Federal, se hacen un deber en declarar que su más firme propósito es el de ajustar su conducta a las disposiciones de los estatutos y a los deseos claramente expresados de la mayoría de los asociados, a quienes se ha de consultar con la mayor frecuencia posible.

A este fin, declaramos que dentro de la organización no hemos de tolerar caprichos ni permitir imposiciones de nadie. Entendemos que todos los reveses sufridos por la Federación, se deben a que las luchas emprendidas, no fueron precedidas de la preparación y coordinación necesarias, que, a nuestro parecer, constituyen los elementos más decisivos del éxito. Por experiencia sabemos que la impreparación y el apresuramiento no dan buenos resultados en el trabajo ni en la lucha; y nos parece que sería un grave error querer continuar todavía por tan peligroso sendero.

No debemos olvidar, tampoco, que nuestra Federación ha visto malogrado gran parte de sus fuerzas y de su prestigio por la ausencia de espíritu orgánico y la absoluta carencia de una sana disciplina.

Y, por este motivo, el nuevo Consejo entiende que su principal deber es trabajar para extirpar ese cáncer que mina la vitalidad de nuestro organismo; y, en este sentido, espera que las secciones, que aman de verdad a la Federación, han de cooperar en esta ardua y necesaria labor.

No se trata, camaradas, de imponernos una disciplina prusiana; no. Lo único que se busca es que así como los asociados de una sección acatan y cumplen los acuerdos de la asamblea seccional, las secciones deben, también, acatar y cumplir las disposiciones de los estatutos y los acuerdos que emanen de la mayoría de ellas.

Esta condición, no sólo es indispensable, sino que constituye la característica fundamental de organización. Sin este requisito, puede haber un conglomerado, pero no una organización propiamente dicha.

Esa sana disciplina la necesitamos para evitar la repetición de los reveses anteriores y también para dar a nuestra organización la solidez y cohesión que no tiene. Además, ella es igualmente necesaria si es que en realidad se desea alcanzar la unidad del gremio, y desarrollar una acción conjunta con los compañeros de tracción, que integran "La Fraternidad".

Si no nos esforzamos a coordinar nuestra acción y a conseguir respeto y cumplimiento a los acuerdos debidamente tomados, podemos estar seguros que la resolución del reciente congreso que confiere a este Consejo la misión de llegar a una inteligencia con "La Fraternidad", no podrá llevarse a la práctica; y, por lo tanto, los anhelos de unión se verán defraudados una vez más.

Y para que estos anhelos se conviertan bien pronto en una realidad, el Consejo Federal entiende que todas las secciones, en su radio respectivo, deben desarrollar una acción concorde. Han de tratar de vincularse estrechamente con los compañeros de tracción, ya que el acercamiento de los cuerpos directivos de las dos entidades, para ser útil y eficaz, debe ser precedido o acompañado del acercamiento de de los asociados.

Con estas manifestaciones, el nuevo Consejo cree, también, haber expresado su repudio hacia todas las tendencias disolventes que, bajo distintos rótulos, desde un tiempo a esta parte, se han venido preconizando dentro de nuestra organización. Toda tentativa que,—bajo cualquier pretexto,—pretenda dividir o desvincular las fuerzas, además de conspirar contra las supremas aspiraciones unionistas del gremio, facilita a las empresas la realización de sus reaccionarios propósitos. Dividir más las fuerzas organizadas, es aumentar la debilidad de la organización. Y creemos que ningún ferroviario—a no ser un traidor—puede perseguir un propósito tan ruín y miserable.

Expuesto lo que consideramos nuestros propósitos, esperamos que ellos han de merecer la aprobación y el apoyo de todos los que aman sinceramente a la Federación. Y esperamos, también, que las secciones que se han desligado de nuestra organización, se reincorporarán a ella, para así materializar de verdad los anhelos de unión y poder contrarrestar el avance de las empresas.

En espera que las secciones cooperarán al mejor desempeño de nuestra obra, haciéndonos llegar todas las observaciones os saluda—Por el Consejo Federal—

Francisco Rosanova,
secretario general.

—Nota: El nuevo Consejo ha confirmado en el puesto de secretario general al camarada Francisco Rosanova, y para tesorero fué designado el compañero José Negri. Así, pues, que la correspondencia, como de costumbre, ha de venir a nombre del secretario general y los valores a nombre del nuevo tesorero. —Vale.

CONFABULACIÓN CAPITALISTA

Contra la organización sindical de los trabajadores. — Los grandes diarios complicados en esta maniobra. — Lo que dicen las actas de la Asociación del Trabajo.

Desde que se constituyó la Asociación del Trabajo, los obreros inteligentes adivinaron que sus propósitos y fines reales, no podían ser otros que los de contrarrestar el avance de la organización sindical de los trabajadores. La fecha misma de su constitución, que coincide con la iniciación de la campaña pro huelga general que la Federación Obrera Regional Argentina y nuestra institución patrocinaban con el fin de obligar a las empresas del Sud y Pacífico a readmitir al personal declarado cesante a raíz de la huelga de abril, se encargó en poner de manifiesto el fin reaccionario de la misma.

La prensa obrera, por su parte, llamó la atención de sus lectores sobre este particular.

Más adelante, la F.O.R.A., en un extenso manifiesto, puso de relieve el carácter antiproletario de dicha entidad, y, en el mismo documento, se incitaba a los trabajadores a consolidar sus respectivos sindicatos y a concentrar todas las fuerzas obreras en una entidad única, para oponerla al bloque que acababan de formar los explotadores.

Pero, como ocurre casi siempre, la inmensa mayoría de los trabajadores hicieron poco caso a estas advertencias. Por otra parte, las hipócritas declaraciones de los representantes de dicha entidad, negándole a la misma todo carácter de resistencia a las reivindicaciones obreras, contribuyeron a que muchos consideraran la aludida declaración de la F. O. R. A. como fruto de excesiva suspicacia.

Sin embargo, hoy, con las revelaciones que acaba de hacer la Federación Obrera Marítima, por intermedio de su "Boletín", todos habrán constatado que el peligro señalado por la F. O. R. A. era y es una abrumadora realidad.

La mal llamada Asociación del Trabajo, a pesar de su pomposo título y de su personería jurídica, no es más que una vulgar "maffia", destinada a contrarrestar la sana y fecunda obra de la organización obrera. Y sus componentes, como verdaderos "mafiosos", no hay medios que no empleen con tal de obtener alguna ventaja.

Esos procedimientos de delincuentes han hecho que algunos armadores y lancheros, de relativa honradez, asqueado por la inmoralidad de la Asociación, han entregado a la Federación Obrera Marítima las copias auténticas de muchas actas del consejo directivo de la mentada asociación, las que vienen siendo publicadas en el Boletín de "La Unión del Marino".

Aunque las actas facilitadas a la Federación Obrera Marítima sólo comprenden un período de tiempo relativamente breve —del 17 de diciembre en adelante—son lo suficiente claras y elocuentes para no dejar la menor duda sobre la siniestra misión de esa corporación de explotadores.

Y ya que carecemos del espacio necesario para publicarlas íntegramente, como sería nuestro deseo, ofrecemos a los compañeros un resumen comprensivo de las mismas.

REUNION DEL 17 DE DICIEMBRE

Del acta de esta reunión se comprueban varios hechos muy significativos e interesantes. En primer lugar, nos enteramos que los explotadores, con objeto de resistir las justas reclamaciones de los trabajadores marítimos, habíanse preocupado de obtener el apoyo del gobierno, y, según ese documento, el ministro de Marina se había comprometido a echar mano de todos los medios a su alcance para evitar o solucionar el conflicto. Confiando en la palabra del ministro, y obedeciendo, además, a las incitaciones de los demás representantes explotadores que integran el consejo directivo de la Asociación, los señores del Centro de Cabotaje resolvieron hacer saber a la Federación Marítima que ellos se reservaban **"la absoluta libertad para el nombramiento y remoción del personal y el desconocimiento absoluto de todo boicot".**

Complicidad de "La Prensa" y "La Nación".—Así como los delincuentes vulgares necesitan de la obscuridad para llevar a cabo sus hazañas, los... señores de la Asociación del "Trabajo", para llevar a cabo su labor necesitan, al parecer, del silencio de la prensa. Así nos enteramos que se había designado una comisión especial para entrevistarse con los directores de "La Nación" y "La Prensa" y obtener de éstos el apoyo.

En nombre de esa comisión especial, informa el doctor Joaquín S. Anchorena, —ex intendente de la Capital y hoy presidente de la Sociedad Rural Argentina,— quien asevera **que la comisión nombrada en la reunión anterior para visitar a los directores de "La Nación" y "La Prensa" había podido llenar su cometido con facilidad, merced a la deferencia con que fueron recibidos en ambos periódicos. Quedó convenido**—agregó el informante— **con dichos directores que no se publicarían las noticias sino después de verificada su exactitud y su verdadera importancia, y que, con el propósito de seguir una misma línea de conducta, ambos directores se pondrían de acuerdo sobre el particular.**

El incondicionalismo de los dos grandes diarios "independientes", hállase comprobado más adelante en una forma más acabada aún. En la reunión del 14 de enero, el abogado del ferrocarril Oeste, señor G. E. Leguizamón,—que en la Asociación del Trabajo, conjuntamente con A. Lértora y S. O'Farrell,—representa además de la nombrada, a las empresas del Central Argentino, Sud, Pacífico, Central Córdoba, Nord-Este Argentino, Compañía General de Buenos Aires, Provincial de Santa Fe y Rosario a Puerto Belgrano, aparece aportando "interesantes datos", que se acuerda dar a conocer simulando un reportaje al presidente de la Asociación, señor Christophersen. Y, con fecha 20 de enero, el secretario de la Asociación del Trabajo, doctor Dell'Oro, informa que "de acuerdo con indicaciones del consejo directivo **fué redactado un reportaje al señor presidente y publicado íntegramente en "La Prensa"** del 18 del corriente, copia del cual remito en el presente".

De modo que el famoso reportaje que "La Prensa" insertaba en sus columnas el 18 de enero no era más que una burda mistificación, ya que él había sido resuelto por los dirigentes de la Asociación cuatro días antes y redactado por el secretario de la misma.

Medidas coercitivas

En vista de que no todos los lancheros forman parte de la Asociación, el representante de los exportadores solicita que el Centro respectivo "remita una lista de sus componentes, con objeto de que los exportadores puedan hacer distingos entre los que forman o no parte de dicho centro para mejor protección de sus intereses".

A pesar de los términos un tanto eufemísticos, se entrevé con toda claridad el propósito de boicotear a los remisos.

REUNION DEL 24 DE DICIEMBRE

Boicot a los obreros organizados

En esta acta se evidencia con toda nitidez la hipocresía de estos señores. Porque, a la vez que se da cuenta de que el Centro de Cabotaje exige a la Federación Marítima el desconocimiento absoluto de todo boicot, el señor Pedro Christophersen, representante de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires y presidente de la Asociación del Trabajo plantea una incidencia que revela cómo estos señores son enemigos del boicot. En efecto, habla sobre "el cierre de los talleres del Riachuelo, ordenado por el gobierno en vista de la huelga de sus obreros, **y expresa que en el momento oportuno habrá de considerarse "si dichos obreros despedidos pueden ser tomados por los afiliados a la Asociación sin antes consultar al gobierno".**

Es decir, que la vieja y canallesca táctica de las empresas ferroviarias, consistente en poner en la lista negra a los obreros altivos y dignos, es propiciada por la famosa Asociación... que tanto protesta contra los boicots que practican los trabajadores.

Jesuitismo burgués

Según el reportaje a que hemos hecho referencia, la Asociación "se ha fundado por iniciativa de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, con el propósito de reunir en su seno los elementos "representativos" de la industria y el comercio, para realizar una acción de conjunto que nos permita estudiar y resolver con criterio de "equidad" los conflictos entre el capital y el trabajo, mediante soluciones "armónicas" de carácter permanente. De ahí la gran importancia de esta institución que viene a llenar un verdadero vacío. **No es ella una sociedad de resistencia al obrero**; antes, por el contrario, su principio fundamental es **oponer a la lucha de clases, odiosa y estéril**, el concepto vital y la práctica de una verdadera colaboración. Nunca la Asociación intervendrá en un asunto cuyo origen sea una injusticia patronal, porque previamente recoge con cuidado todos los antecedentes del conflicto."

Estas son las declaraciones públicas. Ahora veremos cómo estos honradísimos señores practican a las mil maravillas la célebre máxima de Talleyrand, según la cual, Dios habría concedido al hombre el uso de la palabra para poder ocultar el pensamiento. Y esto es lo que se desprende de los actos de estos señores.

Mientras públicamente afirman de no abrigar ningún propósito de resistencia al obrero y de proceder con un criterio de equidad, las actas—que expresan su pensamiento real e íntimo,—nos revela una cosa muy distinta. Así, en el acta de la reunión que nos ocupa, después de afirmar uno de sus miembros que posiblemente los estibadores no secunden la acción de la Federación Marítima, se dice textualmente:

"Pide la palabra el señor Ford, quien hace diversas consideraciones para probar **que los actuales momentos son la ocasión propicia para "provocar una huelga", recurriendo, por ejemplo, a los cargamentos de harina que la Royal Commission debe verificar** y poniendo en vigor la segunda resolución del Centro de Cabotaje referente al boicot."

De manera, pues, que la Asociación—contrariamente a lo que se afirma en las declaraciones públicas,—además de resistir las reclamaciones obreras, trata de aprovechar todas las circunstancias favorables para arrebatar a las organizaciones obreras las posiciones conquistadas en las luchas anteriores. Es decir, que, además de ser resistencia, tiene un carácter agresivo y de ataque a la clase obrera.

REUNION DEL 31 DE DICIEMBRE

Espíritu de clase

En esta reunión se evidencia un espíritu de clase que están lejos de tener los obreros. Por esta acta se ve que los más preocupados en que los armadores practiquen el desconocimiento de los boicots, son los explotadores de la Bolsa de Comercio, que están representados por el ya famoso Christophersen.

Además, y de conformidad con lo resuelto en una reunión anterior, el Centro de Lancheros comunica la nómina de sus componentes, y otra de "los que hasta ahora y a pesar de las repetidas instancias no se habían adherido".

Antes de hacer efectivo el boicot—que, eufemísticamente, denominan "distingo" —comisionan a varios de los miembros para que se entrevisten con estos rezagados y les reiteren la invitación a asociarse.

REUNION DEL 8 DE ENERO

En ésta se recalca aún más el fuerte espíritu de clase que los anima. El consejo directivo se ocupa con preferencia de la huelga marítima, iniciada el día anterior.

El doctor Leguizamón, **representante de las empresas ferroviarias**, "propone que la Asociación nombre una comisión que se entreviste con el señor ministro de Marina, a fin de expresarle las condiciones difíciles que se crean para el país con semejante actitud de los obreros y **solicite su apoyo** y las garantías necesarias. Los demás representantes apoyan también calurosamente la proposición del abogado de las empresas ferroviarias, la que es aprobada.

En la misma reunión hacen declaraciones solidarias con la actitud de los armadores el representante del Centro de Navegación, el de Lancheros, el del Centro de Exportadores de Cereales y el de la Sociedad Rural, el famoso aristócrata Joaquín S. de Anchorena.

REUNION DEL 10 DE ENERO

Esta reunión tiene lugar cuando la huelga general está en su mayor apogeo.

Un pánico indescriptible parece dominar a esos señores. Y, cobardes como todos los malhechores, tratan de obtener un apoyo más decisivo de la autoridad policial y del representante de la Gran Bretaña, sir Reginald Tower, a quienes se acuerda enviar notas de felicitación.

Con este motivo, el representante de las empresas ferroviarias, doctor Leguizamón, típico ejemplar de patriota traficante, exteriorizó sus sentimientos y temor, diciendo que "se adhería a los sentimientos manifestados por el doctor Anchorena y rendía homenaje, como lo hacía todo el consejo directivo, al señor Christophersen y a sus acompañantes, pero en lo que se refería a las mociones que presentara,

Movimiento y estado de caja del C. F. de la F. O. F. durante el 4.º trimestre 1918

ENTRADAS	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
Saldo en Caja el 30 de Septiembre......	2.235.14	—	—	2.235.14
Cotizaciones	2.768.36	2.053.45	2.731.84	7.553.65
Cuentas corrientes	1.917.50	995.55	1.208.65	4.121.70
Donaciones	265.50	50.—	173.10	488.60
Total de Entradas..........	7.186.50	3.099.—	4.113.59	14.399.09
SALIDAS	**Octubre**	**Noviembre**	**Diciembre**	**TOTAL**
Impresiones varias y periódicos.........	582.—	500.—	400.—	1.482.—
Muebles y útiles	39.30	27.30	25.80	92.40
Correspondencia: telegramas y telefon. .	258.54	156.69	188.90	604.13
Amortización de cuentas corrientes.....	559.—	500.—	2.576.—	3.635.—
Sueldos y jornales.....................	648.80	610.—	610.—	1.868.80
Alquileres	86.—	86.—	86.—	258.—
Delegaciones y jiras..................	17.—	59.10	38.60	114.70
Judiciales y extraordinarios............	267.10	303.50	250.—	820.60
Subscripciones	7.—	7.—	6.50	20.50
Subsidios	380.30	1.079.96	356.80	1.817.06
Anticipos a secciones..................	—	—	538.55	538.55
Gastos del IV Congreso................	—	—	630.88	630.88
Total de Salidas............	2.845.04	3.329.55	5.708.03	11.882.62

RESUMEN

Saldo de Septiembre.........	2.235.14
Entradas	12.163.95
Suma............	14.399.09
Salidas	11.882.62
Saldo que pasa a Enero.	2.516.47

Formulado por **I. Martinena**, contador.

Vicente Todaro, tesorero.

Francisco Rosanova, secretario general.

F. Méndez (C. G. B. A.) — **Jesús Hombre** (F. C. C. A.) — **Emilio Hidalgo** (Buenos Aires Sud), revisadores de cuentas.

como argentino declara que sólo vergüenza puede producir lo acontecido el día anterior y que sin oponerse a la nota de agradecimiento al ministro Tower, él no sabría cómo redactarla por cuanto significaba una verdadera humillación, y que en lo que se refería a la nota al jefe de policía le parecía absolutamente inmerecida e irónica; ¡una felicitación a quien durante horas enteras no supo hacer llegar el auxilio que se solicitaba!''

¡La brutal masacre de esos días no fué suficiente para satisfacer los instintos de hiena de este abogado y patriota al servicio del oro inglés!

REUNION DEL 14 DE ENERO

En esta reunión se pone de relieve una actividad que nadie habría sospechado en esos eternos ociosos.

Se comienza dando cuenta de las gestiones efectuadas el día anterior para obtener el apoyo del ministro de Marina.

Acto seguido, Dodero, del Centro de Cabotaje, da lectura de las notas cambiadas con el Departamento Nacional del Trabajo, y como en ella los armadores hacen declaraciones de un carácter ultrareaccionario, **''al terminarse la lectura**—dice el acta—**varios miembros del consejo felicitan al señor Dodero''.**

Después de un discurso de Christophersen, incitando a la intransigencia, el impagable patriota al servicio del oro inglés, doctor Leguizamón, hace las declaraciones interesantes a que hemos aludido las que sirvieron de base para fraguar el célebre reportaje que publicó ''La Prensa'' cuatro días más tarde.

También se da cuenta de la actividad desplegada para reemplazar al personal del vapor ''Ciudad de Buenos Aires'', y si bien se afirma haberlo conseguido, muy idóneo y completamente desligado de la F. O. R. A., los hechos posteriores se encargaron de marchitar tan bellas ilusiones.

En la misma se da cuenta de los trabajos iniciados, tendientes a un locaut general, como acto de solidaridad con el Centro de Cabotaje, y se discuten, también, las medidas a adoptar contra Delfino hermanos, que aceptaron las condiciones impuestas por la Federación Obrera Marítima, las que se acuerda postergar para mejor oportunidad.

Por último, el presidente da cuenta de haber redactado una circular para acompañar la remisión de los estatutos a las diversas entidades explotadoras, que serán invitadas a adherirse a la Asociación, lo que es aprobado por unanimidad.

En las actas de las reuniones posteriores—que continúa publicando la Federación Marítima—aparecen cosas tanto o más interesantes que las mencionadas, pero, la absoluta carencia de espacio, no nos permite ocuparnos de ellas. Por lo demás, nos parece que, con lo expuesto, los trabajadores en general, y especialmente nuestros compañeros ferroviarios, tienen suficiente elementos para comprender las cosas y adoptar una actitud más en armonía con sus intereses.

Los trabajadores que por pretextos fútiles han estado y están divididos en bandos rivales, sacrificando así sus fundamentales intereses, han de aprovechar la lección que le dan los explotadores del país, que se han concentrado como un solo hombre en el seno de la Asociación del Trabajo.

A pesar de la disparidad de opiniones políticas y del antagonismo de intereses que divide a los industriales de los comerciantes y a ambos de los dueños de los medios de transporte, los explotadores han sabido unirse en un solo haz para contrarrestar el avance de los trabajadores.

Ahora cabe preguntar: ¿Comprenderá el proletariado argentino, por fin, sus intereses, o continuará dividido como hasta el presente?

Movimientos e informes seccionales

NO DEBEMOS SEPARARNOS DE LA F. O. R. A.

En la sección a que yo pertenezco—Buenos Aires Sud—se está llevando a cabo un voto general para determinar si la sección debe o no continuar adherida a la institución nacional de los trabajadores del país; y, por tal motivo, me determino a expresar mi opinión completamente adversa a todo propósito separatista. Y obro así por considerar que cada uno de nosotros debe expresar sus opiniones con entera franqueza.

Consecuente con el fin que me he propuesto, pregunto: ¿La separación de la F. O. R. A. nos reportará algún beneficio? Absolutamente; ella lejos de beneficiarnos nos perjudicará mucho más.

Porque, si nosotros estamos mal, ¿no se debe, acaso, a la falta de unión? La desunión de los ferroviarios quita fuerza a nuestra Federación, y si ésta llegara a desligarse de los demás trabajadores—y no otra cosa significa la separación de la F. O. R. A.—nunca tendríamos suficiente fuerza para abatir a las empresas y al Estado.

Por otra parte, aún está fresca la rotura con ''La Fraternidad'', y todos conocemos los deplorables resultados que dicha resolución trajo. Ahí están los trescientos cesantes de nuestra sección, víctimas precisamente del alejamiento de nuestra organización de ''La Fraternidad''.

Separarnos de la F. O. R. A. es acrecentar la debilidad de nuestra entidad.

Por último, y para referirme a los que pretenden justificar la separación de la F. O. R. A., basándose en los defectos o insuficiencias y errores que la misma puede tener o cometer, haré notar lo siguiente: La Federación Ferroviaria, ¿no adolece también de deficiencias? ¿Y qué? ¿Acaso, por ello, tenemos que separarnos de la organización? De ningún modo.

Hemos de procurar introducir todos los perfeccionamientos necesarios, subsanar las deficiencias que observemos y evitar la repetición de los errores; pero, para llevar a cabo esta obra, debemos militar activamente. Porque, ¿quiénes son los llamados a orientar una organización, los que están afuera o los que están adentro?

Si hay defectos en la F. O. R. A., en vez de separarnos, debemos permanecer en su seno y desplegar una mayor actividad para hacerlos desaparecer.

Obrando de este modo, demostraremos una mejor comprensión de nuestros intereses y una mayor sinceridad.

En estos momentos, hemos de inspirar nuestra acción en la inmortal expresión de Carlos Marx: ''¡Trabajadores de todos los países, uníos!

Un Ferroviario del Sud.

ALIANZA

Reorganización de la sección.—Una declaración interesante.

El 26 de febrero tuvo lugar una importante reunión de buenos camaradas de esta sección, con objeto de reorganizar la misma. En ella, después de un breve cambio de ideas entre los concurrentes y el secretario del consejo, que asistía a dicha reunión, se acordó dar por constituída la sección, y acto seguido se procedió a nombrar la comisión administrativa.

Estos camaradas iniciaron de inmediato su labor de propaganda. A este fin responde, también, la publicación de un manifiesto, cuyos principales párrafos nos complacemos en reproducir:

La comisión administrativa, sabiendo que la reorganización de la batalladora sección Alianza era y es el anhelo de todos los ferroviarios de la localidad, se apresura a llevar a conocimiento de los mismos la realización de tan grato acontecimiento.

La noticia de la reconstitución de nuestra sección, que nos complace anunciar, ha de ser recibida con íntima satisfacción por los compañeros que deben integrarla, como también por todos los ferroviarios del Pacífico y de las demás empresas, ya que nosotros aportaremos nuestra cooperación y ayuda al centro común: la Federación Ferroviaria, que es la llanada a defender y a tutelar los intereses y los derechos de todos los obreros y empleados ferroviarios del país.

''Porque estamos dispuestos a acudir en ayuda de todos los ferroviarios que integran la Federación, tenemos, también, la certidumbre que, cuando llegue a ser necesario, nosotros hemos de gozar el apoyo firme y decidido de todos los explotados del riel de la república.

''El aislamiento es estéril y contraproducente, como acabamos de comprobar por la completa ineficacia de la acción del grupo de compañeros que, por un pretendido desacuerdo, se desligaron de la Federación para constituir lo que impropiamente dieron en llamar sindicato.

''Y entendemos que no puede ser de otro modo. Una organización ferroviaria que pretendiera circunscribirse a una localidad, a un ferrocarril o a una repartición, nada puede hacer contra las poderosas empresas, que cuentan con el apoyo incondicional del Estado.

En todas las luchas en que el personal no ha estado unido, las empresas han salido victoriosas. El personal de talleres — que en otros tiempos tuvo sus sindicatos locales — fué abatido en todas las luchas, hasta ver desaparecer por completo su organización. El personal de tracción, asociado en La Fraternidad, allá por el 1912, a pesar de haber sostenido una lucha de 52 días, vió defraudadas sus aspiraciones por la falta de solidaridad del personal de tráfico y talleres, a la sazón desorganizados.

''Y por si hubiera necesidad de nuevas pruebas, las tenemos en los resultados nada favorables que han dado los movimientos que nuestra Federación tuvo que afrontar, sin contar con el apoyo de ''La Fraternidad''.

Los ferroviarios, camaradas, si queremos realizar nuestros anhelos hemos de unirnos estrechamente en un solo haz.

Y mientras no llegue el momento de formar una sola entidad, hemos de esforzarnos para que la Federación y ''La Fraternidad'', frente a las empresas, obren de común acuerdo y marchen por un mismo sendero.

''En este sentido, están inspirados los acuerdos del cuarto congreso de la Federación, y por ese camino han de tender y tenderán todos los esfuerzos de la nueva sección Alianza.

''Ferroviarios:

''Estos son los propósitos que perseguimos y que esperamos que nos prestaréis vuestra cooperación decidida y entusiasta para su más fácil realización''.

TALLERES SUD

La sección citada ha efectuado una asamblea el 28 de febrero, tomando las resoluciones que transcribimos más abajo, y las cuales debían ser imitadas por todas las secciones, ayudando así a salir airosos de su lucha a los valientes tranviarios del Sud:—

1º Donar a los compañeros de la Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud la cantidad de $ 200 del fondo social.

2º Hacer circular listas de subscripción en la sección.

3º Comunicar al Consejo Federal de la Federación Ferroviaria que esta sección vería con agrado que distribuyera listas de subscripción en todas las seciones que la integran para ayudar a los huelguistas que, desde el 9 de enero, mantienen el movimiento con la empresa.

En lo que respecta a la tercera cláusula el Consejo Federal se ha manifestado de acuerdo y ha pasado la comunicación pertinente, la que se inserta en otro lugar.

VILLA MERCEDES

Un deshonesto

El sujeto José Márquez, ajustador de los talleres, ha resultado un verdadero pajarraco.

El citado fué tesorero de esta seccional al constituirse la misma, y, a pesar de desentenderse casi en seguida de dicho cargo, aún no ha arreglado cuentas, reteniendo indebidamente en su poder la suma de $ 6.20.

Para que los compañeros se den cuenta de la moralidad de este tipo basta saber que es íntimo amigo del confidente Manuel Acuña.

Es bueno que los camaradas lo tengan en cuenta.—**Corresponsal.**

TANDIL

¿Inconsecuencia?

Es lamentable tener que publicar en nuestro periódico crónicas como éstas, donde se pone de relieve el proceder de determinados ''compañeros'', que, muy a pesar nuestro, tendremos que nombrarlos para que sean conocidos, ya que hoy no podemos llamarlos con tal nombre por el mal papel que vienen desempeñando como instrumentos de las empresas capitalistas, y, por lo tanto, van en contra de los intereses de todos los ferroviarios.

Los guardas ayudantes, guardas cargas y guardas encomiendas de la sección Buenos Aires Sud han firmado fórmulas en blanco para que la superioridad las llenase como quisiera, entregándose incondicionalmente a la empresa, maniatados de pies y manos, para que en dichas fórmulas figurasen los siguientes ervicios de encomienda: de Plaza Constitución a Bahía Blanca, vía Tandil y Tres Aroyos, haciendo un recorrido de 708 kilómetros con servicio de 22 horas y 30 minutos, que ninguna ley del mundo acuerdo ni para los animales. Pero estos guardas lo solicitan y lo hacen, perjudicando a muchos compañeros; dejando por esa causa en Tandil a muchos guardas en la carga con la molestia de ser cambiados a Plaza para hacer el servicio que pidieron los inhumanos guardas de Plaza, que, a más del citado este otro: a B. Blanca, vía Olavarría y Pringles; ídem a Saavedra, vía 25 de Mayo; e ídem Necochea, vía Dolores.

Todos estos servicios tienen un recorrido de un día y una noche; y unos y otros oscilan entre 650 y 730 kilómetros.

Así relevan y quitan el servicio a varios compañeros de las siguientes secciones: Tandil, 4; Olavarría, 6; Ayacucho, 2; Bolívar y 25 de Mayo, 4, y Mar del Plata, dos.

Voy a nombrar a los principales promotores que firmaron pidiendo los mencionados servicios. El primer desgraciado (hay que llamarlo así), es propagandista empedernido y cobrador de la amarilla Asociación Nacional, llámase Alcón (a) ''El loco de Plaza''. Este hombre de la escala animal, de ésa que se esquila, tiene cuatro casas. Los otros que, ya sea por ignorancia o inconsciencia, han cometodo el delito de seguirlo al loco Alcón, son: M. M. González, Iglesias, Entreguillermo, A. Ríos, Montes, Méndez—este último muy compañero por delante, y por detrás un gran c...,—y otros varios que ignoro el nombre.

¡Y todo esto ha sido, compañeros, para ganar viáticos!

Compañeros de Plaza: Debéis protestar ante tamaña imposición por parte de la empresa, que, sirviéndose de la inconsciencia de esos pobres hombres, los han tomado de instrumentos para llevar a cabo un atentado a nuestros intereses; y, para contrarrestar eso, se conseguirá por medio de nuesttra organización, fortaleciéndola hasta hacerla invencible. Unicamente por ese medio podremos ser respetados y mejorar nuesras condiciones de trabajo.

Corresponsal.

CABALLITO

Esta sección, en tren de reorganización, en una de sus últimas asambleas resolvió denominarse ''Buenos Aires Oeste'' por ser la que converge con la capital.

Resolvióse, además, renovar la Comisión Administrativa, por haber fenecido ésta su período ordinario.

—Por otra parte, de acuerdo con la resolución tomada en nuestro cuarto congreso, nombróse miembro del Consejo Federal de la Federación Ferroviaria, al ex secretario de la sección, compañero Pedro José Breta.

Nota—Por pedido de la sección a que nos referimos, comunicamos a todos los camaradas que, provisoriamente, toda la correspondencia de la misma debe ser dirigida a nuestra secretaría central, a nombre del secretario, camarada V. Todaro.

CHANILAO

Esta sección, en una de sus últimas asambleas, aprobó la circular 111 del Consejo Federal y, al mismo tiempo, acordó exteriorizar su desagrado por la obra divisionista que llevan a cabo algunos elementos.

Además, respondiendo al llamado del Consejo, se levantó una subscripción a favor de los tranviarios del Sud, alcanzando a reunir $ 18.30.

Ante nuestros enemigos

Hace mucho tiempo que se lucha con innumerable senemigos, no obstante realizar nuestra organización obra de emancipación y elevación moral de la clase productora. Estos enemigos son tiránicos y no escatiman ni lo más repudiable para su venganza; y lo lamentable es que no sólo son nuestros enemigos la clase explotadora y el gobierno, sino que hay muchos obreros que nos combaten por culpa de su ignorancia e ineptitud. Y se prestan a ser instrumentos viles de las bajas pasiones burguesas, cooperando en la asociación patronal para combatir la auténtica organización de los obreros conscientes.

Y es más doloroso que hay compañeros que ingresan a nuestra Federación para después no abonar ni aún la cuota que les pertenece, como es deber de todo obrero agremiado, y llega a tal punto la falta de criterio de estos obreros que llegan hasta injuriar al compañero cobrador, como si el citado compañero les cobrase para su bien propio. Otros le dicen: ''Yo no pago un peso, y si me obligan a ello renuncio de la sociedad.''

Ahora, yo desearía saber: ¿Qué induce a estos trabajadores a entrar en la Federación? ¿No sabían, acaso. de antemano que hay que pagar una cuota, sea ésta de cincuenta centavos, de un peso, o más? Pues creo que sí. Y, al proceder en la forma que he expuesto, se desprende abiertamente que son enemigos de la organización y de sus propios intereses, sirviendo ignorantemente a los interess de los explotadors.

Creo sinceramente que a nadie se le exige pertenecer a nuestra institución, pero si deseamos que todos los hombres que la integran abonen su ocuota, sean activos, velando y trabajando por la sociedad, que es cuidar los intereses propios y los de los demás compañeros,—porque la vinculación de nuestra fuerza nos coloca en condiciones de reclamar mejoras en el trabajo;—por eso, repito, no queremos en nuestro sindicato hombres completamente abstractos, sin actividad, sin una idea básica, netamente nulos. Es preciso que cada compañero sea un soldado en la lucha y constituya la seguridad de sus compañeros y de su propio sindicato, que hoy más que nunca necesita toda nuestra energía, toda la acción proficua nuestra.

Tenemos millares de compañeros cesantes que debemos reivindicar.

Los tiránicos burgueses del riel los han expulsado, y siguen expulsando, porque son conscientes, porque, con un gesto enérgico protestaron contra la injusticia y los crímenes que cometen diariamente los usurpadores de nuestros derechos y del pan de nuestros hijos.

¡Surjamos nuevamente, compañeros, contra el enemigo déspota y sus inconscientes adláteres! ¡Surjamos para consolidar nuestras fuerzas, para reconstruir lo caído, con más tesón, no obstante la derrota sufrida! Que sepan nuestros enemigos que existimos siempre, dispuestos a la lucha, si se nos oprime con los cobardes e incalificables abusos.

Sea, compañeros, este nuevo resurgimiento el golpe táctico de la enseñanza que se nos brinda a cada día con más perfección, y que nuestros enemigos, los burgueses y sus satélites, nos enseñan con su estupidez.

¡Compañeros: A la obra; reconquistemos lo perdido y lo que es nuestro anhelo, y seremos entonces obreros sinceros, dignos de nuestros compañeros y de la humanidad que piensa y siente!

Zoilo Bustamante.

Lincoln, febrero de 1919.

REGLAMENTACION DEL TRABAJO

Edición de un folleto

Satisfaciendo un pedido formulado por varias secciones, el Consejo Federal ha resuelto reunir y editar en folleto los decretos del 11 de octubre y 21 de noviembre de 1917, conjuntamente con los demás decretos posteriores que aclaran y complementan la reglamentación del trabajo ferroviario.

Como se ha resuelto hacer una edición reducida a lo estrictamente necesario, las secciones que tengan interés en adquirir este nuevo y útil folleto—puesto que será la reglamentación más completa que se ha editado en el país—deben formular sus pedidos sin pérdida de tiempo, acompañando su importe, que, para ellas, es a razón de 10 centavos el ejemplar.

BIBLIOGRAFÍA

Boletín del Departamento Nacional del Trabajo.—Hemos recibido el número 40 de esta interesante publicación, correspondiente al mes de febrero.

Es un volumen de 124 páginas, dedicado por entero a la Federación Obrera Marítima, donde se estudia el origen, desarrollo y orientación de la poderosa organización de los trabajadores del mar.

Ese estudio constituye el cuarto capítulo del segundo libro de una vasta obra sobre las organizaciones obreras de Buenos Aires, que, por encargo del departamento, ha escrito el inspector José Elías Niklison, autor meritorio de los estudios sobre la explotación de los obrajes y yerbales del Alto Paraná, los indios matacos, etc., los cuales le valieron—por la imparcialidad con que fueron redactados—la admiración de todos los hombres estudiosos y honestos.

Tratándose de una obra completa y orgánica que comprende, al parecer, el estudio de las organizaciones obreras desde su surgimiento en el país (1890) hasta la fecha, nos parece que debió publicarse íntegramente.

Si las demás partes de la obra están tratadas con la atención e imparcialidad que se exterioriza en este capítulo que se refiere a la Federación Marítima, el autor ha de ver acrecentado el prestigio que le dieron sus anteriores trabajos.

Y esta obra—no obstante tratar hechos y cosas que se han desarrollado en la Capital Federal—ha de constituir para las personas ajenas a las organizaciones obreras—una revelación, tanto o más interesante que el estudio de los obrajes y yerbales del Alto Paraná, que, como se recordará, produjo una intensa y perdurable impresión en la opinión pública.

Trazado de curvas y cambios sobre el terreno.—Manual práctico para sobrestantes y capataces de ferrocarriles y tranvías—por Antonio Teixidó.—Acaba de aparecer este interesante manual. Su autor—que posee un completo dominio de la materia que trata—ha realizado una obra de positivos resultados.

La redacción es—como corresponde en estos casos—sumamente clara y sencilla.

Boicot

A los Productos de la

Cervecería BIECKERT